

10/934

MECLİSİ BAŞKANLIĞI
YEREL İÇİŞLERİ BAŞKANLIĞI
Tarih: 07.10.2010
Sayı: 2010/7023

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İstanbul ve Çanakkale boğaz denizlerinden büyük tonajlı ve tehlikeli yük taşıyan gemi geçişlerinden dolayı **“Türk Boğazlarındaki sorunların ve risklerin incelenerek tespit edilmesi ve çözümüne yönelik politika ve önlemlerin belirlenmesi”** amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İktüzüğünün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince “Meclis Araştırması” açılmasını arz ve talep ederiz. 07.10.2010

1. DURMUŞALİ TORLAK - İSTANBUL
2. MUSTAFA CİHAN PAÇACI - ANKARA
3. OKTAY VURAL - İZMİR
4. SABAHATTİN ÇAKMAKOĞLU - KAYSERİ
5. AHMET KENAN TANRIKULU - İZMİR
6. BEKİR AKSOY - ANKARA
7. REŞAT DOĞRU - TOKAT
8. MURAT ÖZKAN - GİRESUN
9. ŞENOL BAL - İZMİR
10. AHMET ORHAN - MANİSA
11. AKİF AKKUŞ - MERSİN
12. ALİ UZUNIRMAK - AYDIN
13. RECEP TANER - AYDIN
14. MEHMET ZEKAİ ÖZCAN-ANKARA
15. NECATİ ÖZENSOY - BURSA
16. KAMİL ERDAL SİPAHİ - İZMİR
17. MUHARREM VARLI - ADANA
18. MEHMET AKİF PAKSOY - KAHRAMANMARAŞ
19. MUSTAFA ENÖZ - MANİSA
20. OSMAN DURMUŞ - KIRIKKALE
21. KÜRŞAT ATILGAN - ADANA
22. AHMET BUKAN-ÇANKIRI
23. İZZETTİN YILMAZ-ÇANKIRI
24. HASAN ÇALIŞ-KARAMAN
25. CEMALEDDİN USLU-EDİRNE
26. ZEKİ ERTUGAY-ERZURUM
27. ERKAN AKÇAY-MANİSA
28. METİN ERGUN-MUĞLA
29. CUMALİ DURMUŞ-KOCAELİ
30. RECAİ YILDIRIM-ADANA

GEREKÇE

Kıyılarının tamamı Türk toprakları ile çevrili ve tarihi olarak iç sular rejimine tabi Marmara Denizi'nden geçen ve tamamen milli boğaz özelliğine sahip İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Montrö Sözleşmesi doğrultusunda milletlerarası ulaşımında kullanılmaktadır.

Türk Boğazları, uluslararası sözleşmeye tabii ve uluslararası deniz ulaşımında kullanılmaktadır. Toplam uzunluğu yaklaşık 164 mil olan Türk boğazları; coğrafi konumu, fiziki yapısı ile dünyadaki en uzun doğal ve dar suyollarından biridir. Türk Boğazları'nda uluslararası deniz trafiği de dâhil her türlü güvenliğin sağlanması, ülkemizin yükümlülüğündedir.

İstanbul Boğazı'nda meydana gelen deniz kazalarına genel olarak insan hataları, teknik arızalar ve İstanbul Boğazı'nın doğal koşullarının neden olduğu açıkça görülmektedir. Bu nedenle İstanbul Boğazı; doğal yapısı, meteorolojik ve oşinografik şartları, 80 dereceye varan keskin dönüşleri ile yaklaşık 12 rota değişikliği gerektiren, uğraklı, uğraksız ve günlük ortalama 2500'ün üzerinde hareket gerçekleştiren yerel deniz trafiğinin iç içe ve yoğun olduğu, 6-7 deniz mili/saat hıza sahip karmaşık akıntıların mevcut olduğu dünyanın en zor seyir yapılan, kaza riski çok yüksek suyollarından biridir.

Her yıl Türk Boğazlarından 10 bin'i tehlikeli yük taşıyan olmak üzere toplam 55 bin gemi geçiş yapmaktadır. Bu nedenle, fiziksel, oşinografik ve meteorolojik olarak emniyetli seyri kısıtlayıcı unsurların yanında, İstanbul Boğazı Panama ve Süveyş Kanalı'nın üç katı yoğunluğunda trafiğe sahiptir. Gemi inşa sanayiindeki teknolojik gelişmeler ve hazar petrollerinin uluslararası pazara çıkarılması gibi nedenlerle son yıllarda Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin boyutları, tonajları ve taşınan tehlikeli yüklerin miktarlarında da önemli artışlar meydana gelmiştir. Dört yıl önce Boğazlardan tehlikeli yük miktarı yılda 65 milyon ton iken bugün 150 milyon tona ulaşmıştır.

İstanbul Boğazı'nda geçmiş yıllarda meydana gelmiş Nassia ve Independenta kazalarında yaşanan tehlikeler, yüksek tanker trafiği sonucunda oluşacak olası bir kazanın, Türk Boğazları'nın tarihi ve doğal çevresine yol açacağı tehlikelere örnek olarak verilebilir.

LPG taşıyan bir tankerin İstanbul Boğazı'nda patlaması halinde 11 şiddetinde bir depreme eşdeğer etki yaratacağı ve an az 50 km çapında bir alanda etkili olacağı göz önüne alındığında böyle bir patlamanın vehameti, 1999 yılındaki Marmara depremi ile kıyaslandığında daha iyi anlaşılacaktır.

Ayrıca, boğazların fiziki özellikleri ve nüfusu tehlikeli yük taşıyan gemilerin potansiyel felaket oluşturmaları gibi hassasiyetler nedeniyle sansasyon yaratabileceğinden terör eylemleri için öncelikle tercih edilecek yerlerin başında gelmesi göz önünde bulundurulmalıdır.

Bu nedenlerle, Türk Boğazlarının Karadeniz ile diğer denizler arasında alternatifsiz bağlantı olmasının yanı sıra, 13 milyon nüfusu ile dünyanın en güzel ve tarihi şehirlerinden biri olan İstanbul'dan da geçmesi nedeniyle, dünya denizciliğine yön veren bu önemi göz önünde bulundurularak sorunların ve risklerin incelenerek tespit edilmesi ile çözümüne yönelik politika ve önlemlerin en kısa sürede hayata geçirilmesi gerekmektedir.